Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5305**

16. Wahlperiode 10. 05. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Irmingard Schewe-Gerigk und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/4941 –

Öffentlich-Private Partnerschaften im Verkehrs- und Bauwesen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Verkehrs- und Bauwesen (Bundestagsdrucksache 16/4356) geht nicht auf alle gestellten Fragen ein.

1. Hat die Bundesregierung mit der Evaluierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes begonnen?

   In wie vielen Monaten ist mit den Ergebnissen dieser Evaluierung zu rechnen?

Nein

2. Worauf gründet sich die Aussage der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 16/4356, dass durch das ÖPP-Beschleunigungsgesetz die gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Bereichen Vergaberecht, Steuerrecht, Haushaltsrecht, Gebührenrecht sowie bei der Finanzierung verbessert worden wären?

Das ÖPP-Beschleunigungsgesetz reduziert im Ergebnis die rechtliche Ungleichbehandlung von PPP im Verhältnis zur konventionellen Beschaffung. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind somit zunehmend lebenszyklusorientiert und modellneutral ausgestaltet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Mai 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Inwieweit ist die Bundesregierung an der Vorbereitung zur Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes beteiligt, und welcher Zeitrahmen ist dafür vorgesehen?

Bei der beabsichtigten Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes handelt es sich um eine Parlamentsinitiative. Die Bundesregierung ist in den verschiedenen Arbeitsgruppen durch die jeweils zuständigen Fachressorts vertreten.

4. In welcher Weise müssen in der Wirtschaftlichkeitsprüfung für ein ÖPP-Projekt auch die Kosten einberechnet werden, die entstehen, wenn der öffentliche bzw. staatliche Vertragspartner die laufenden monatlichen Kosten für die Unterhaltung des Projektes aus Krediten finanzieren muss?

Die Kosten der Finanzierung werden bei der Erstellung des sog. Public Sector Comparator im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt.

5. Mit welchen Maßnahmen sollen konkret bei ÖPP-Verkehrsprojekten die Rahmenbedingungen verbessert werden?

Es wird derzeit im Rahmen der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes geprüft, welche konkreten Maßnahmen für ÖPP-Projekte im Tiefbau förderlich sein könnten.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die bisher uneinheitlich weit fortgeschrittene Einrichtung von ÖPP-Kompetenzzentren in den einzelnen Bundesländern?

Sämtliche Bundesländer sind in dem im Aufbau befindlichen Föderalen-PPP-Kompetenznetzwerk durch Kompetenzzentren oder PPP-Ansprechpartner vertreten.

7. Ist von Seiten der Bundesregierung die bundesweite Vereinheitlichung der kommunalen Aufsichtsbehörden geplant, und wenn ja, wie soll diese erreicht werden?

Die Arbeit der kommunalen Aufsichtsbehörden liegt im ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Länder.

8. Wo sieht die Bundesregierung verfassungsrechtliche Grenzen in welchen Artikeln des Grundgesetzes für die Anwendung von ÖPP?

Bei der Anwendung von PPP sind die Aufgaben- und Finanzierungszuständigkeiten des Grundgesetzes zu beachten.

9. Inwieweit wird die Bundesregierung den Nachweis der Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten über den gesamten Lebenszyklus verankern?

Das Erfordernis des Nachweises der Wirtschaftlichkeit der PPP-Maßnahme ist bereits in der Bundeshaushaltsordnung verankert.

10. Wer entscheidet darüber, ob die Maßnahme eines ÖPP-Projektes wirtschaftlich ist, und mit welcher Sicherheit ist dies heute schon feststellbar?

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind – unabhängig davon, ob es sich um ÖPP-Projekte handelt – bei der Planung neuer Maßnahmen oder der Änderung bereits laufender Maßnahmen, während der Durchführung als begleitende Erfolgskontrolle und nach Abschluss im Rahmen der abschließenden Erfolgskontrolle vorzunehmen. Die Entscheidung ist von den jeweils mit diesen Aufgaben betrauten Stellen zu treffen.

11. Wird es eine zentrale Stelle geben, die die Wirtschaftlichkeitsprüfungen überwacht?

    Wenn ja, wie ist der Stand der Vorbereitungen?

    Wenn nein, warum nicht?

    Ist eine solche Stelle auf Länder- oder Bundesebene geplant?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung sicherstellen, dass zur umfassenden Beurteilung der Wirtschaftlichkeitsprüfung neben den Barwerten auch die Summe der Zeitwerte in die Entscheidung über die Art der Finanzierungsform einfließen muss?

Der Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei PPP-Projekten“ sagt aus, dass neben der Ermittlung der Barwerte zur umfassenden Beurteilung auch die Summe der Zeitwerte dargestellt und den Entscheidungsträgern bewusst gemacht werden soll.

13. Inwieweit kann eine im Vergleich zu konventionellen Finanzierungsformen langfristige Bindung der öffentlichen Hand durch ÖPP-Projekte ihre Handlungsmöglichkeiten einschränken?

Werden ÖPP-Projekte haushaltsfinanziert, sind die erforderlichen Mittel durch langfristige leistungsvertragliche Bindungen für die jährlich zu zahlenden Entgelte an den privaten Partner für die Vertragslaufzeit festgelegt. Auch die konventionelle Beschaffung verursacht langfristige finanzielle Bindungen im Haushalt.

Beides muss abgewogen und die jeweiligen Zahlungsverpflichtungen auf ihre Haushaltsverträglichkeit überprüft werden.

14. Inwieweit will die Bundesregierung sicherstellen, dass bei ÖPP-Projekten bundesweit private Leistungen bei Insolvenz des privaten Partners weiter erfolgen, und welche konkreten Maßnahmen zur bundesweiten Vereinheitlichung sind dafür geplant?

Die Sicherstellung erfolgt im Rahmen eines projektspezifischen Sicherheitenkonzepts. Der Umfang der Sicherheiten ist bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Standardisierungsarbeiten der Bundesregierung werden hierzu Vertragsmuster entwickelt.

15. Mit welchen Mitteln will die Bundesregierung eine vereinfachte Ausstiegsmöglichkeit aus dem ÖPP-Vertrag für die öffentliche Seite sicherstellen, und wie soll dies in der Gesetzesnovellierung verankert werden?

Die Vereinbarung von Möglichkeiten der vorzeitigen Beendigung des ÖPP-Vertrages ist Gegenstand projektspezifischer Regelungen.

16. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass ÖPP-Projekte trotzt erfolgter Wirtschaftlichkeitsprüfung überdimensioniert geplant werden?

    In welcher Weise will die Bundesregierung der Gefahr vorbeugen?

Der Gefahr der Überdimensionierung des Projektes wird durch die notwendigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen entgegengewirkt. Dabei ist zunächst der Handlungs- und Investitionsbedarf auf Seiten der Öffentlichen Hand zu ermitteln, wobei die Bedarfsprognose nicht nur aktuelle, sondern auch zukünftige Entwicklungen angemessen berücksichtigen muss.

17. Sollen im Rahmen der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes auch größere Verkehrsprojekte als sog. F-Modell geplant, gebaut und betrieben werden dürfen als bisher?

    Wenn dies der Fall ist, welche Straßenkategorien sollen zusätzlich als F-Modell betrieben werden dürfen, und welche Länge sollen die Streckenabschnitte derartiger Verkehrsprojekte zukünftig haben dürfen?

Der Anwendungsbereich des F-Modells soll durch die Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes nicht auf Bundesautobahnstrecken ausgedehnt werden.

18. Inwieweit wären bestehende A- und F-Modelle mit der Einführung einer PKW-Vignette zu einem späteren Zeitpunkt vereinbar?

Die Bundesregierung lehnt die Einführung einer zeitabhängigen Benutzungsgebühr für Pkw ab. Die Frage der Vereinbarkeit stellt sich nicht.

19. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung in Zukunft sicherstellen, dass die Zuverlässigkeit der Bedarfsabschätzung bei künftigen ÖPP-Projekten gegeben ist, vor dem Hintergrund, dass die als F-Modell bezeichnete Warnowquerung in Rostock deutlich zeigt, dass trotz erfolgter Wirtschaftlichkeitsuntersuchung das realisierte Projekt nicht wirtschaftlich sein muss?

Die Bundesregierung legt bei der Bestimmung von ÖPP-Projekten, die sich in ihrer Baulast befinden, ein besonderes Augenmerk auf die Projektauswahl und den Projektentwicklungsprozess. Vor der Entscheidung über den Vergabestart für ein ÖPP-Projekt sind in Zukunft eine ÖPP-Eignungsprüfung, eine qualifizierte Untersuchung der privatwirtschaftlichen Machbarkeit mit belastbaren mautbelegten Verkehrsprognosen sowie eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, in welcher die prognostizierten Gesamtkosten einer konventionellen Realisierung denen der ÖPP-Variante gegenübergestellt wird, durchzuführen. Sofern die Eignung und die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit festgestellt ist, kann der Vergabeprozess als ÖPP-Projekt gestartet werden. Der Zuschlag auf das ÖPP-Angebot kann erfolgen, sofern das Angebot des privaten Bieters am Ende des Vergabeprozesses für den Konzessionsgeber wirtschaftlicher ist als die konventionelle Realisierung.

20. Welche Anreize für Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien bei ÖPP-Projekten plant die Bundesregierung bei der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes festzusetzen?

Bei der beabsichtigten Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes handelt es sich um eine Parlamentsinitiative, deren Beratungen noch nicht abgeschlossen sind.

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Verteilung der 46 ÖPP-Projekte im Hochbau auf die einzelnen Bundesländer?

Die Verteilung zeigt, dass sich ÖPP-Projekte zunehmend flächendeckend und in einer Vielzahl von Anwendungssektoren wiederfinden.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Verteilung der ÖPP-Projekte im Tiefbau auf die einzelnen Bundesländer?

Die in der Baulast des Bundes befindlichen ÖPP-Modelle im Tiefbau, deren Vergabeverfahren zur Zeit gestartet oder abgeschlossen sind, verteilen sich bisher auf insgesamt vier Bundesländer: Bayern (A-Modell-Pilotprojekt Autobahn 8), Thüringen (A-Modell-Pilotprojekt Autobahn 4), Baden-Württemberg (A-Modell-Pilotprojekt Autobahn 5) und Niedersachsen (A-Modell-Pilotprojekt Autobahn 1). Hinzu kommt ein ÖPP-Projekt in Nordrhein-Westfalen (A-Modell-Pilotprojekt Autobahn 4/Autobahn 1). Diese Verteilung richtet sich nicht nach Landesquoten.

23. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass auf einzelne Bundesländer vergleichsweise viele ÖPP-Projekte fallen, auf andere hingegen keine?

Die Bundesregierung bewertet dies nicht.

24. Wie teilen sich, aufgeschlüsselt nach einzelnen Projekten, die 1,4 Mrd. Euro Investitionssumme der 46 Projekte im Hochbau auf?

Die 46 PPP-Projekte mit Vertragsschluss im Hochbau lassen sich in folgende Investitionsklassen einteilen: bis 10 Mio. Euro: 13 Projekte, über 10 bis 25 Mio. Euro: 19 Projekte, über 25 bis 50 Mio. Euro: 8 Projekte sowie über 50 Mio. Euro: 6 Projekte

25. Wie viele ganzheitliche ÖPP-Projekte gibt es derzeit in der Planung bzw. in der Umsetzung im Bundesgebiet im Tiefbau, und wie hoch ist das Gesamtvolumen dieser Investitionen aufgeschlüsselt nach Projekten?

Das Bauvolumen der fünf A-Modell-Pilotprojekte beträgt insgesamt rund 1,2 Mrd. Euro. Derzeit wird ferner die Eignung einiger Bundesfernstraßenabschnitte als F-Modell geprüft, deren Bauvolumen summiert rund 1 Mrd. Euro beträgt: Der Albaufstieg in Baden-Württemberg (Autobahn 8), die Weserquerung in Bremen (Autobahn 281) und die Hafenquerspange in Hamburg (Autobahn 252). Alle diese Betreibermodelle umfassen die Lebenszyklusstufen Bau, Betrieb und Erhaltung.

26. Wie verteilen sich, aufgeschlüsselt nach Projekten, die ganzheitlichen ÖPP-Projekte im Tiefbau?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

27. Um welche Verbands- und Unternehmensvertreter, die im Dialog mit den für ÖPP zuständigen Arbeitsgruppen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD im Deutschen Bundestag und in den Bundesministerien sowie der PPP Task Force (PPP: Public Private Partnership) stehen, handelt es sich namentlich, und welchen Themenschwerpunkten lassen sie sich zuordnen?

28. Werden bzw. wurden die Verbands- und Unternehmensvertreter, die den Dialog der Bundesregierung über ÖPP mitgestalten bzw. mitgestaltet haben, für ihre Teilnahme an diesem Dialog vergütet oder in anderer Weise entschädigt?

29. Wie positioniert sich die Bundesregierung in Bezug auf ÖPP zu dem Vorwurf des Bundesrechnungshofes, dass bei einer Einbeziehung von Lobbyisten die „Neutralität des Verwaltungshandelns“ (Süddeutsche Zeitung vom 8. Februar 2007) gefährdet sei?

Die Fragen 27 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der beabsichtigten Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes handelt es sich um eine Parlamentsinitiative. Die Hinzuziehung von Verbands- und Unternehmensvertretern bei diesen Arbeiten erfolgte über die Fraktionen ohne Beteiligung der Bundesregierung. Die Bundesministerien stehen im regelmäßigen fachlichen Dialog mit den Mitgliedern des Lenkungsausschusses „PPP im öffentlichen Hochbau“. Eine Vergütung oder Entschädigung wird hierfür nicht geleistet.

30. Wie kann bei einer engen Zusammenarbeit von privaten ÖPP-Beratungsunternehmen mit der PPP Task Force ein ergebnisoffener Prozess gewährleistet werden?

    Wie oft wurde von diesen privaten Beratungsunternehmen von ÖPP abgeraten?

Eine Zusammenarbeit zwischen der PPP Task Force und Beratungsunternehmen erfolgt nach öffentlicher Ausschreibung von Gutachterleistungen. Die Vergabe von Beraterleistungen bei den Pilotprojekten der PPP Task Force erfolgt in eigener Zuständigkeit des jeweiligen Projektträgers. Die PPP Task Force hat keinen Einfluss auf die Beraterauswahl.

31. In welchen deutschen Kommunen mussten für welche ÖPP-Projekte Kredite in welcher Höhe aufgenommen werden?

    In welcher Weise wurden die Zinsen für diese Kredite in die jeweiligen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einbezogen?

Ob eine Kreditaufnahme erforderlich ist, hängt – unabhängig davon, ob ein ÖPP-Projekt vorliegt – von der Finanzsituation der Kommune ab. Die hierfür anfallenden Zinsen werden in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt. Einzelheiten hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor.

32. Welche Indikatoren zeigen für die Bundesregierung an, dass ein bereits vertraglich geschlossenes ÖPP-Projekt gescheitert ist?

Gescheiterte PPP-Projekte sind der Bundesregierung nicht bekannt.

33. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Definition die bereits fertiggestellten ÖPP-Projekte „Feste Warnowquerung Rostock“ und „Travequerung Lübeck“?

In beiden Fällen erbringen die privaten Partner ihre vertraglich geschuldete Leistung. Die Verkehrsteilnehmer können sowohl den Tunnel unter der Trave als auch unter der Warnow gegen Zahlung einer Mautgebühr nutzen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333